

Entwicklung und besondere überregionale Bedeutung der Flughafenregion München

Flughafenregion München als Motor für Bayern und Deutschland

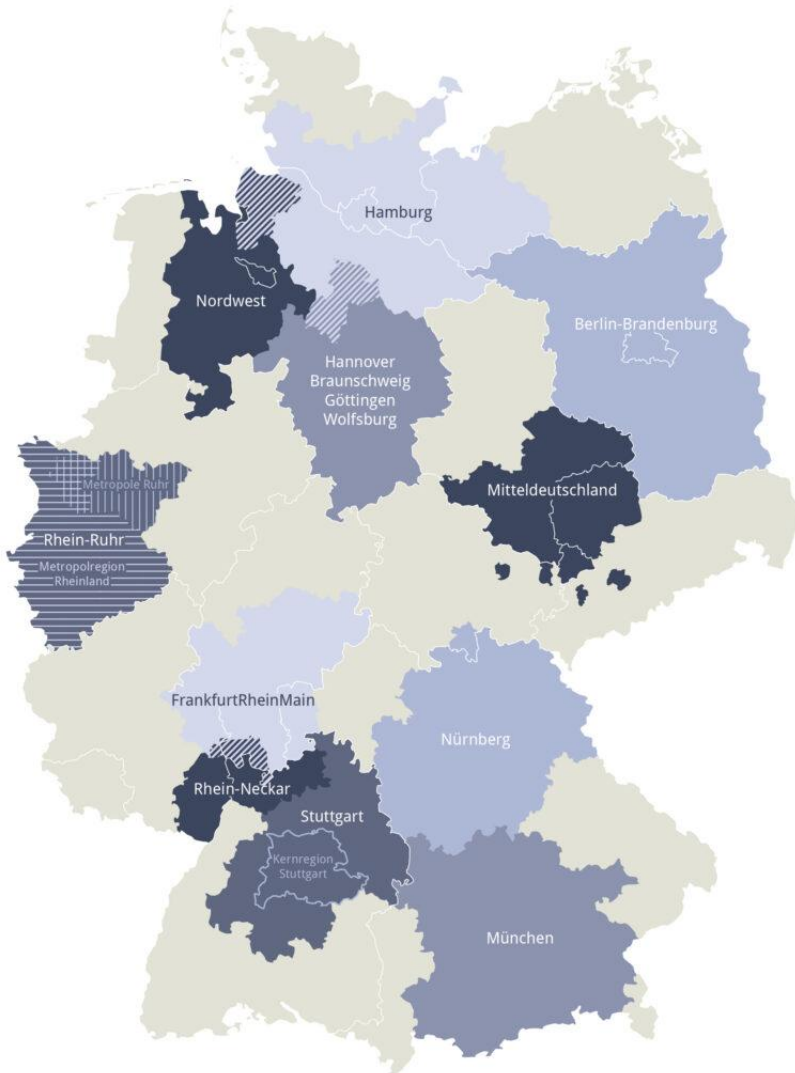
9. Februar 2026

38. Plenumssitzung Nachbarschaftsbeirat Flughafen München

Marc Wißmann



Metropolregion München im Vergleich

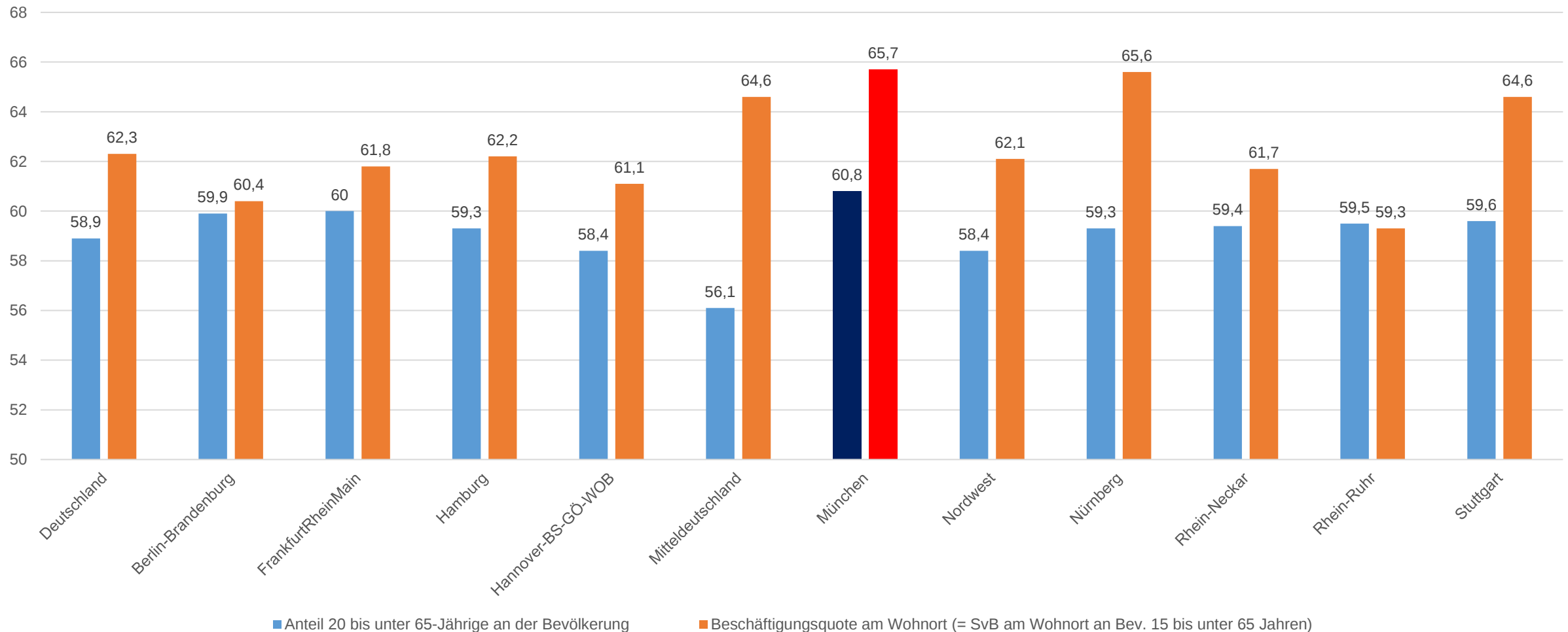


Metropolregion	Bevölkerung 2023		Beschäftigte 2023		BIP Mio. € 2022	
Deutschland	83.456.045	100%	34.709.056	100%	3.876.810	100%
Berlin-Brandenburg	6.216.845	7%	2.563.378	7%	267.650	7%
FrankfurtRheinMain	5.808.536	7%	2.550.268	7%	322.558	8%
Hamburg	5.434.720	7%	2.267.656	7%	277.611	7%
Hannover-BS-GÖ-WOB	3.743.768	4%	1.542.379	4%	174.194	4%
Mitteldeutschland	2.986.027	4%	1.222.648	4%	111.395	3%
München	6.194.599	7%	2.912.813	8%	391.599	10%
Nordwest	2.837.011	3%	1.130.379	3%	116.847	3%
Nürnberg	3.573.469	4%	1.553.660	4%	166.899	4%
Rhein-Neckar	2.445.100	3%	983.866	3%	111.297	3%
Rhein-Ruhr	12.921.971	15%	5.140.542	15%	575.538	15%
Stuttgart	5.502.367	7%	2.442.410	7%	295.483	8%

Metropolregion München im Vergleich

Erwerbspersonenpotenzial und Beschäftigungsquote 2023 in %

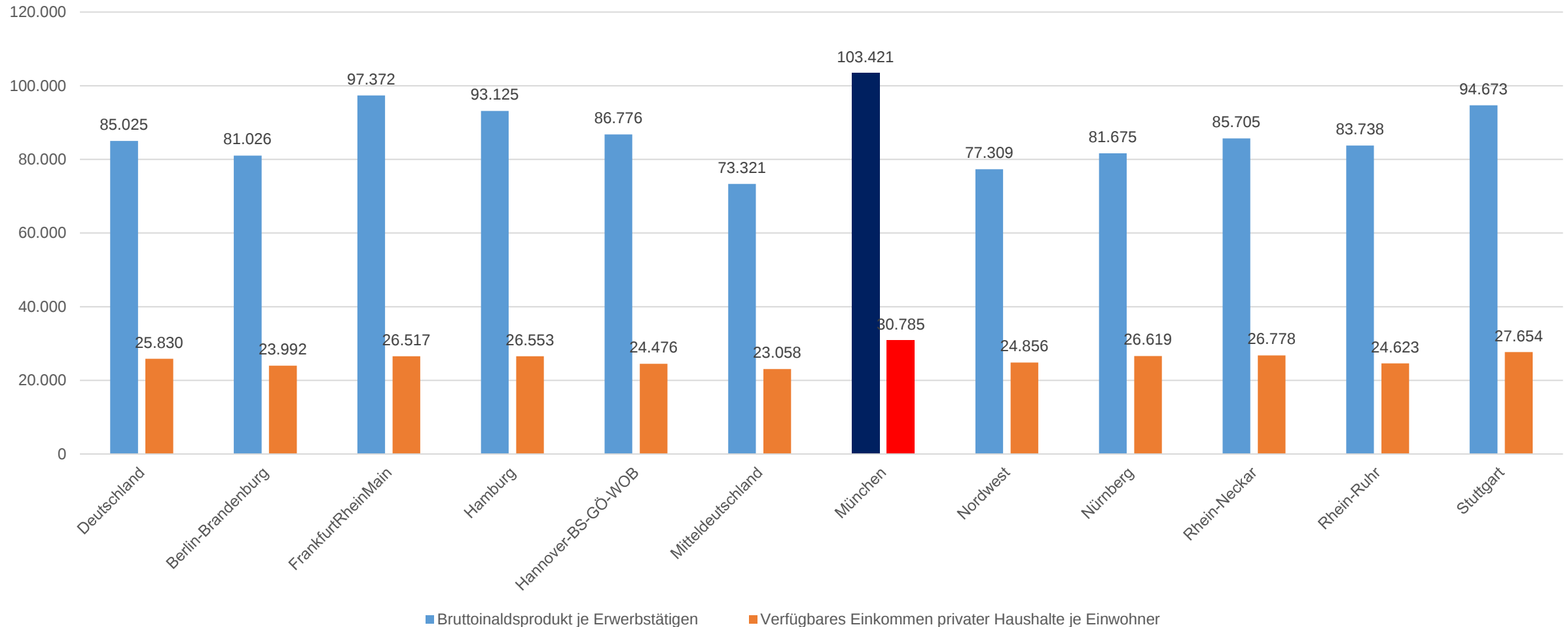
Quelle: Intitativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland



Metropolregion München im Vergleich

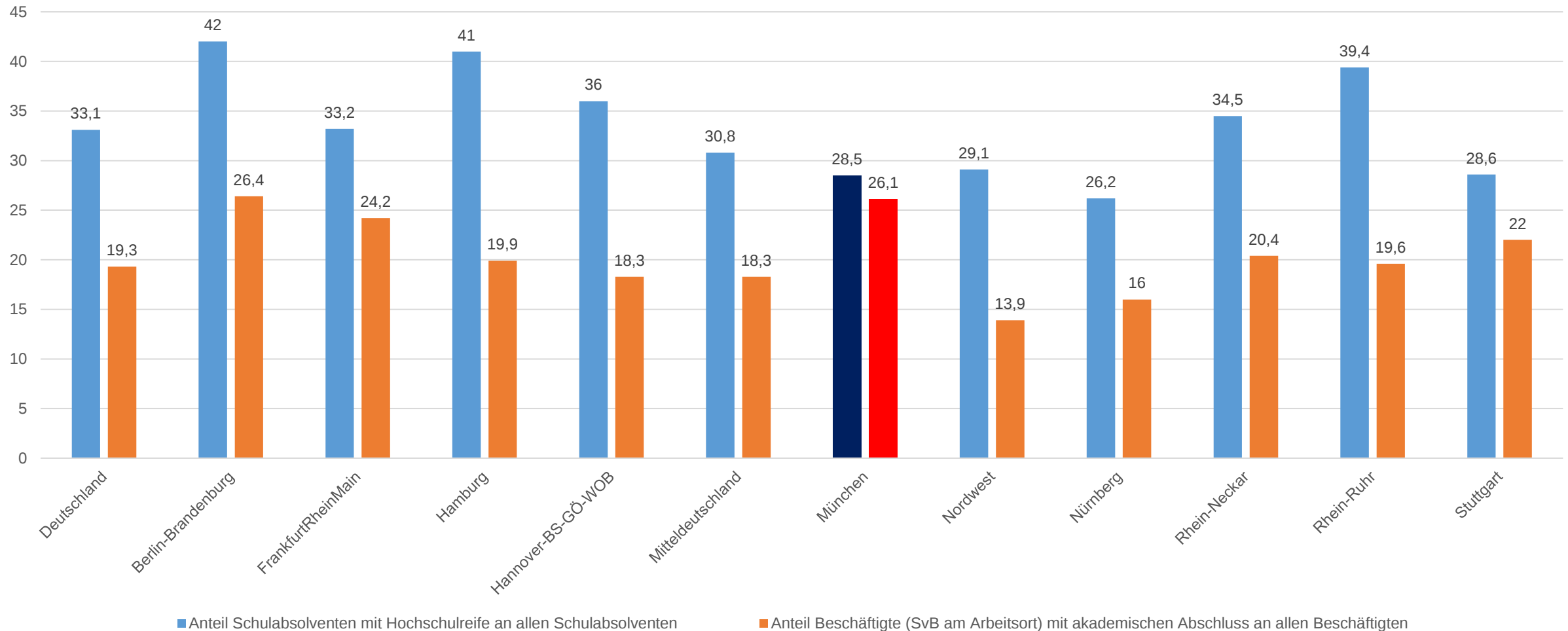
BIP je Erwerbstätigen und verfügbares Einkommen je Einwohner 2022 in €

Quelle: Intitativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland



Metropolregion München im Vergleich

Anteil Abitur und Akademiker 2023 in %
Quelle: Intitativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland

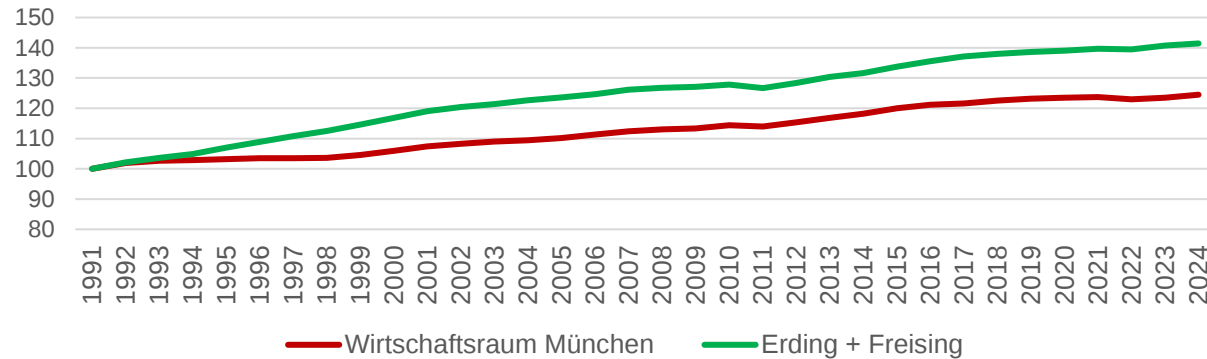


- Die Metropolregion München ist hinsichtlich Bevölkerung die drittgrößte und in Bezug auf Beschäftigung und Wirtschaftskraft die zweitgrößte Metropolregion Deutschlands.
- Im Vergleich mit den anderen deutschen Metropolregionen nimmt sie hinsichtlich Erwerbstätigkeit, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Beschäftigten und dem verfügbaren Einkommen der in ihr lebenden Menschen den Spitzenplatz ein.
- Obwohl der Anteil an Abiturienten an allen Schulabsolventen in keiner Metropolregion niedriger ist als in den bayerischen Metropolregionen, belegt die Metropolregion München hinsichtlich der Qualifikation der Beschäftigten, gemessen an der Akademikerquote, knapp nach Berlin-Brandenburg den zweiten Platz, was ihre hohe Attraktivität für Fachkräfte zeigt.

Entwicklung der Flughafenregion

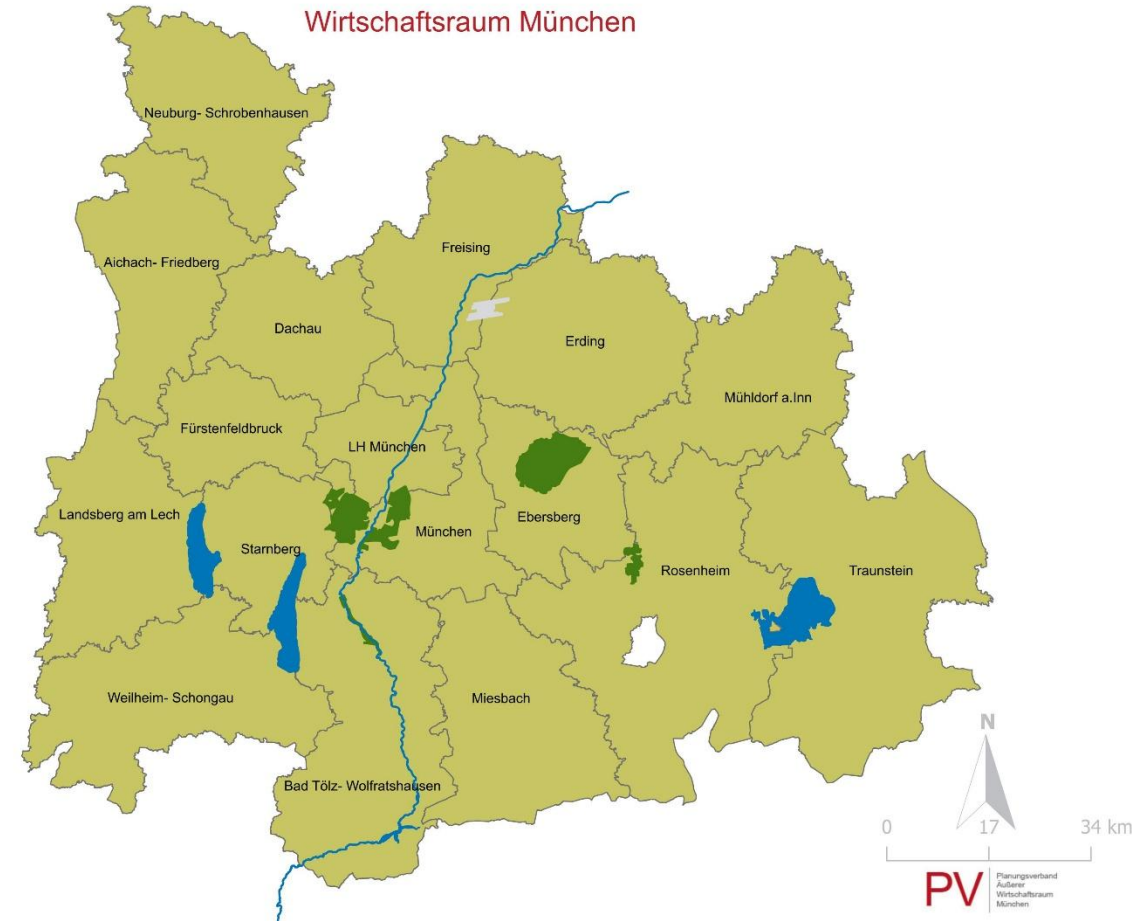
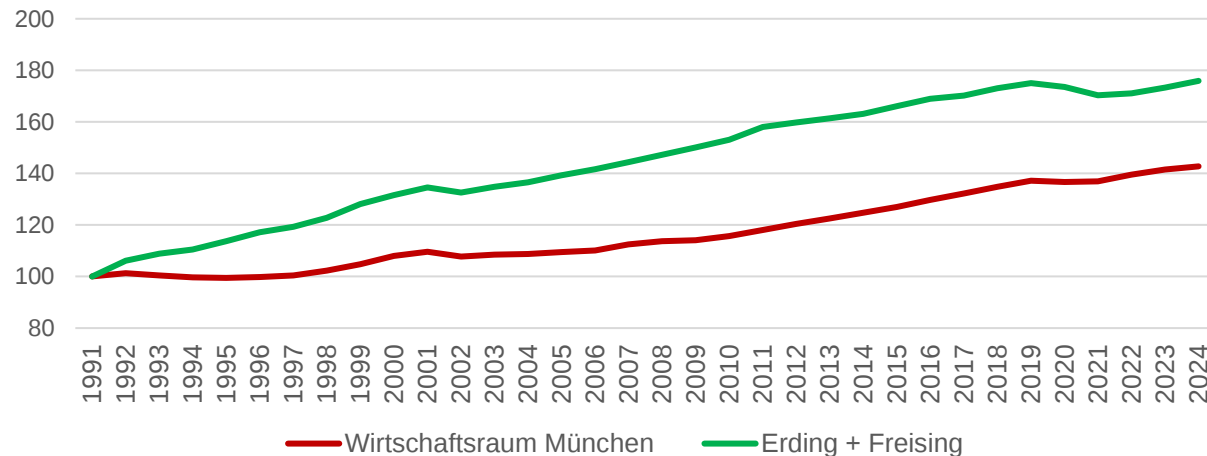
Bevölkerungsentwicklung 1991 - 2024

Index: 1991 = 100; Quelle: LfStat



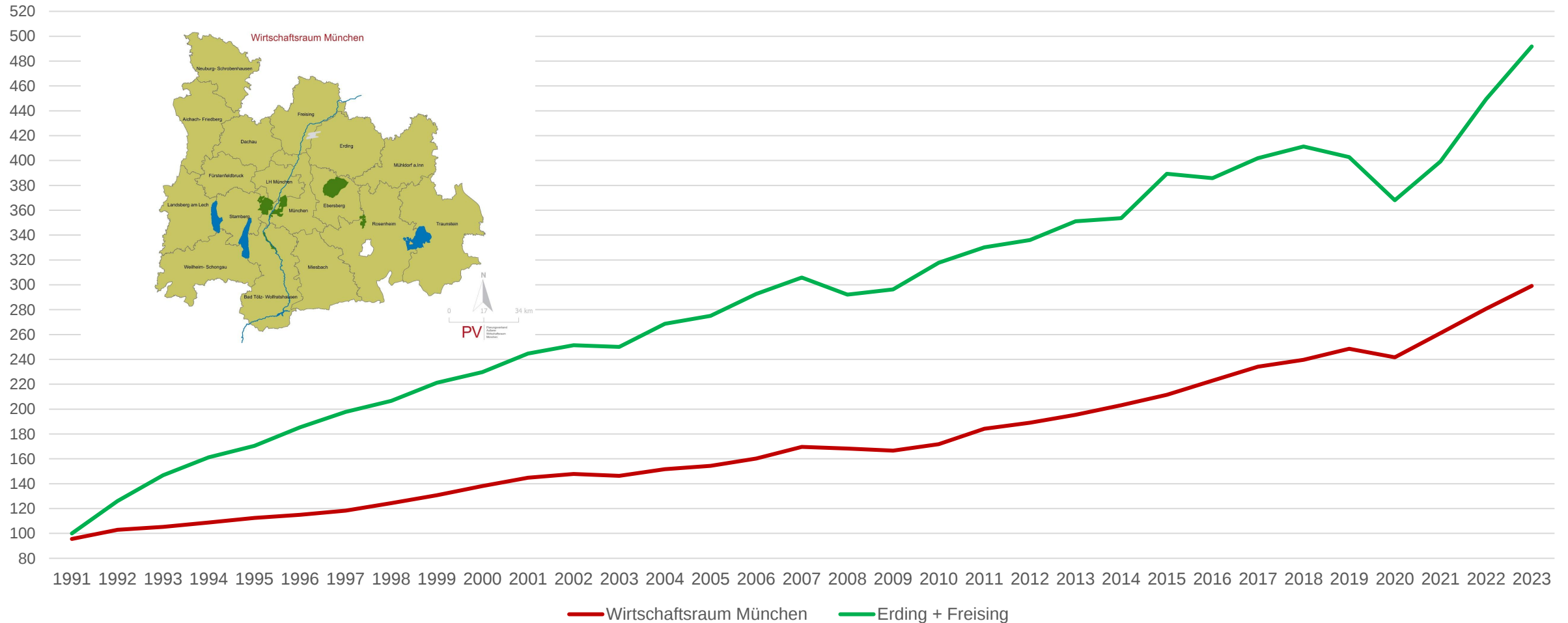
Entwicklung der Erwerbstätigen 1991 - 2024

Index: 1991 = 100; Quelle: LfStat



Entwicklung der Flughafenregion

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) zu Marktpreisen Index: 1991 = 100; Quelle: LfStat

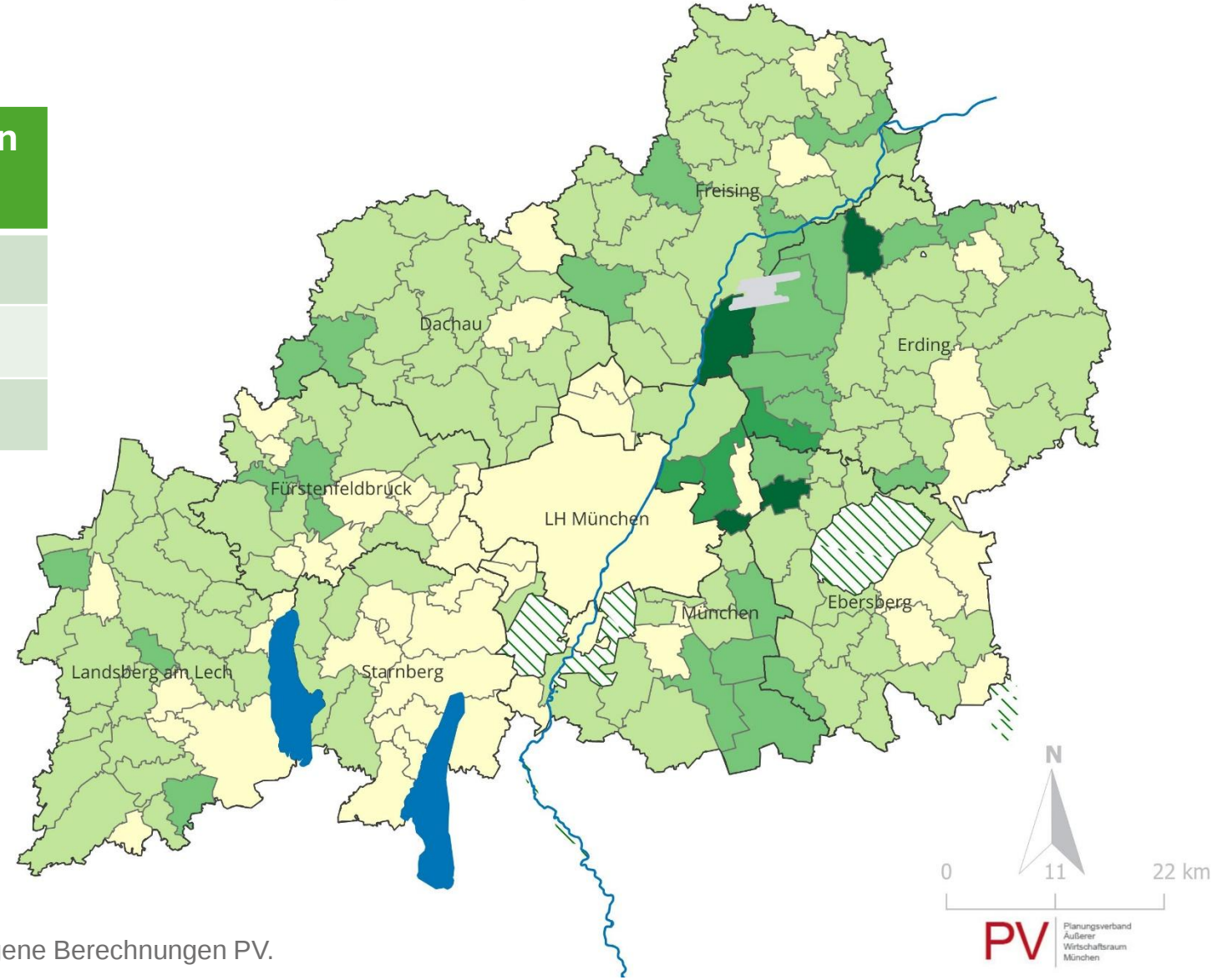


Entwicklung der Flughafenregion

Bevölkerungsentwicklung 1991-2024 in %

Ranking Bevölkerungsdynamik in der Region München 1991-2024

1. Hallbergmoos	3. Berglern	8. Eitting
+ 127 %	+ 125 %	+ 69 %
+ 6.701 Einw.	+ 1.634 Einw.	+ 1.250 Einw.



Entwicklung der Flughafenregion

Entwicklung Wohnbaufläche 1996-2024 %

Ranking Dynamik Wohnbaufläche in der Region München 1996-2024

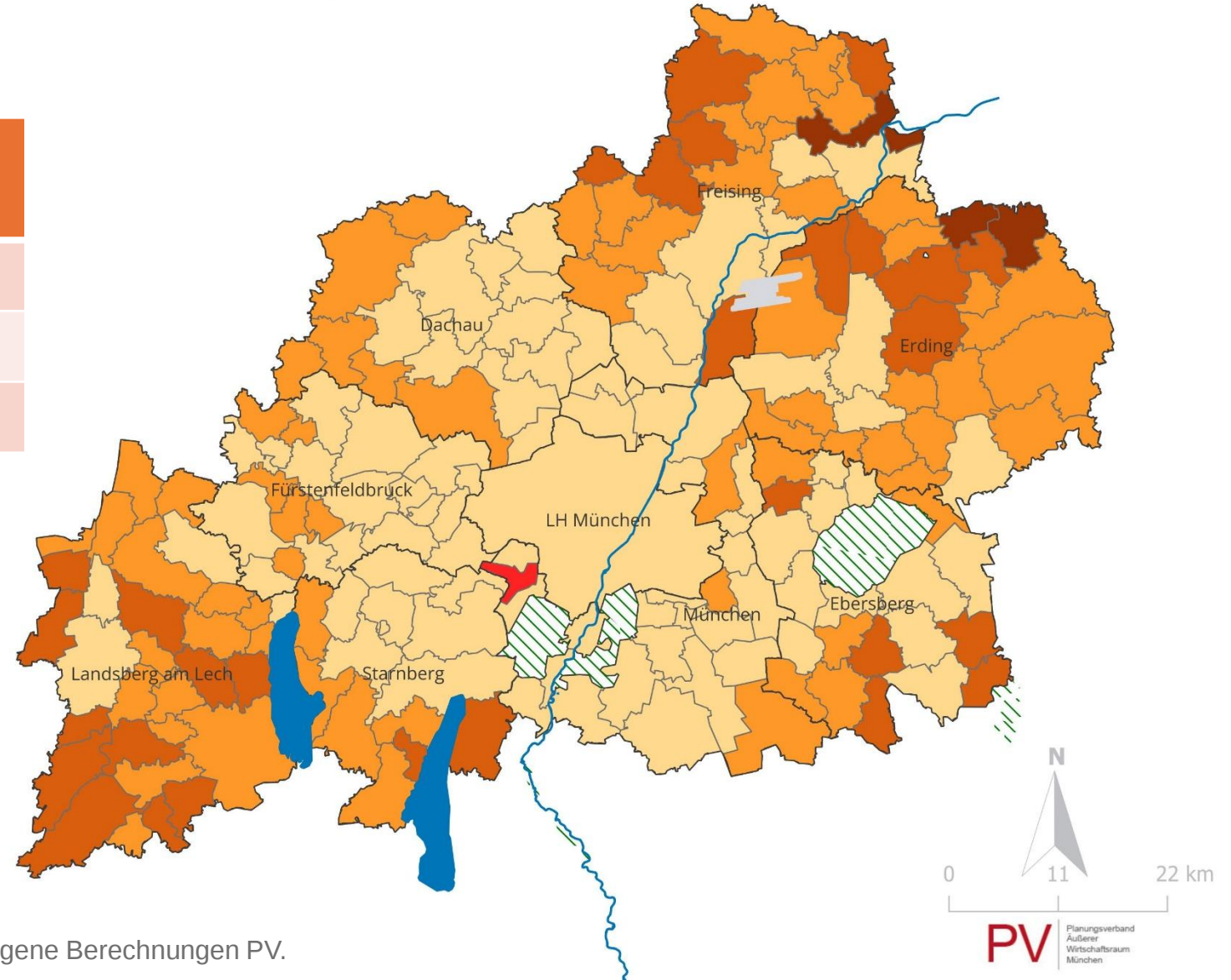
2. Kirchberg	7. Hallbergmoos	12. Berglern
+ 162 %	+ 120 %	+ 114 %
+ 15 ha	+ 76 ha	+ 27 ha

Landbedeckung

- Isar
- Flughafen
- Wasser
- Wald

Entwicklung Wohnbaufläche

- 5% - 0%
- 0% - 63%
- 63% - 98%
- 98% - 132%
- 132% - 166%

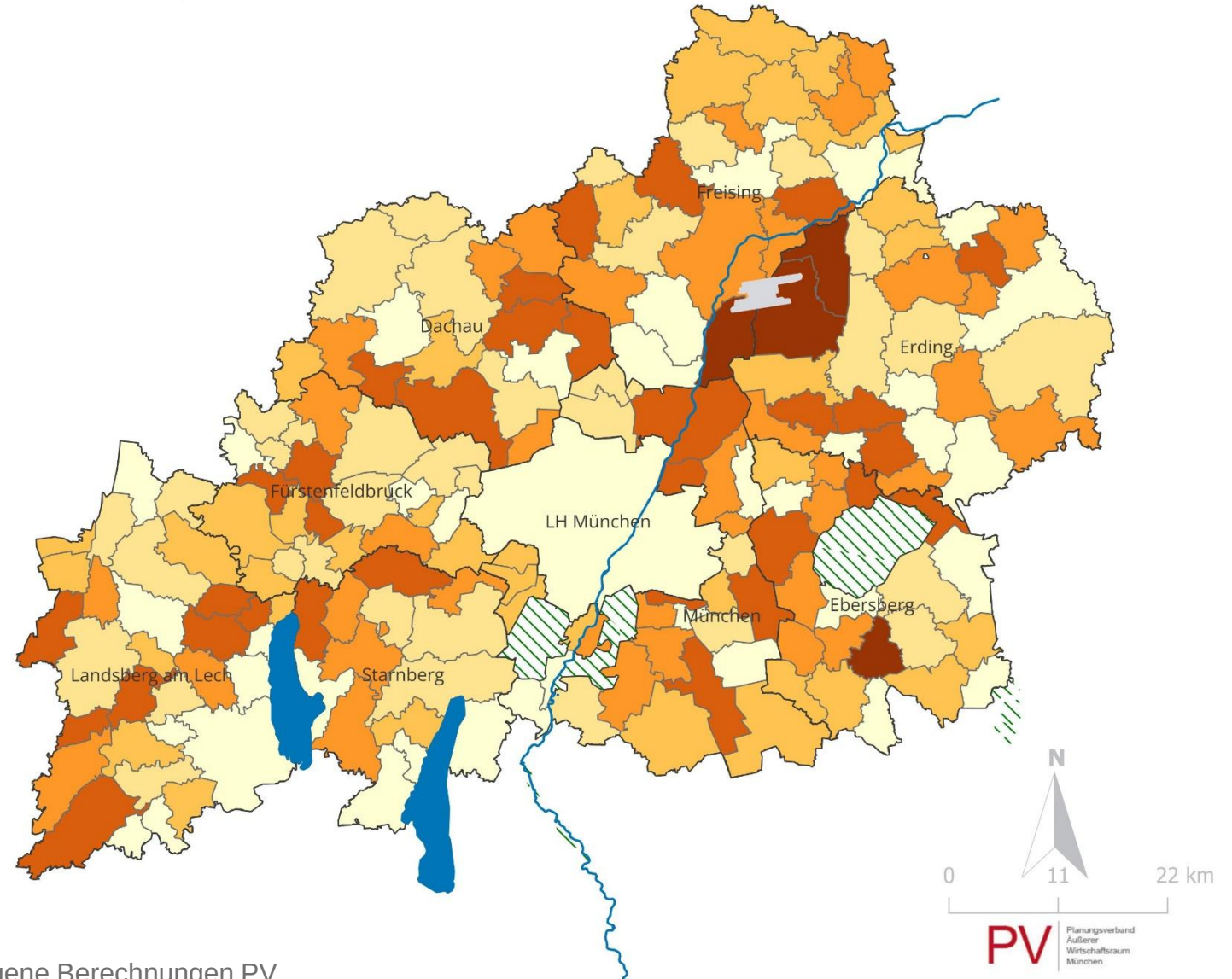
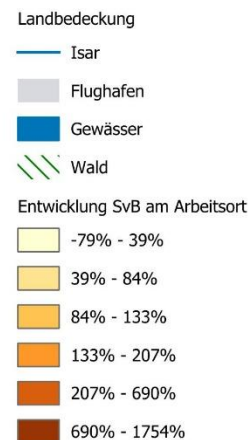


Entwicklung der Flughafenregion

Beschäftigtenentwicklung (SvB am Arbeitsort) 1991-2024 %

Ranking Beschäftigungsdynamik in der Region München 1991-2024

1. Oberding	2. Eitting	3. Hallbergmoos
+ 1.754 %	+ 1.228 %	+ 923 %
+ 10.567 SvB	+ 1.486 SvB	+ 7.976 SvB

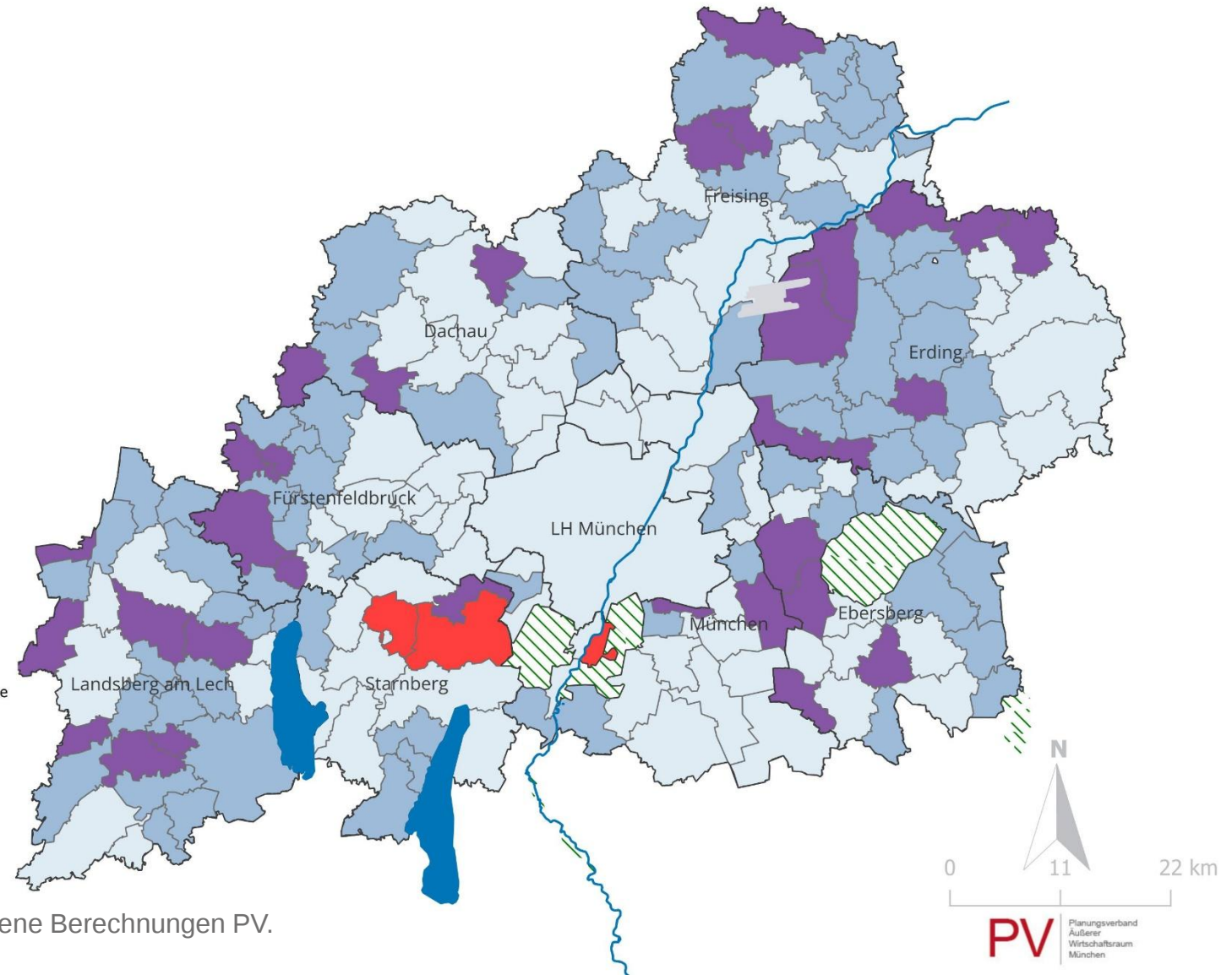
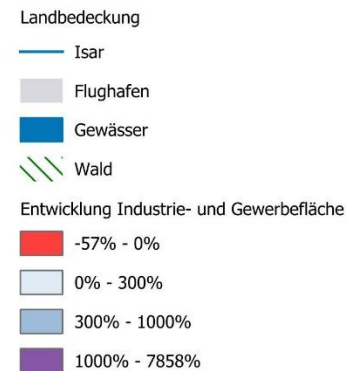


Entwicklung der Flughafenregion

Entwicklung Industrie- und Gewerbefläche 1996-2024 in %

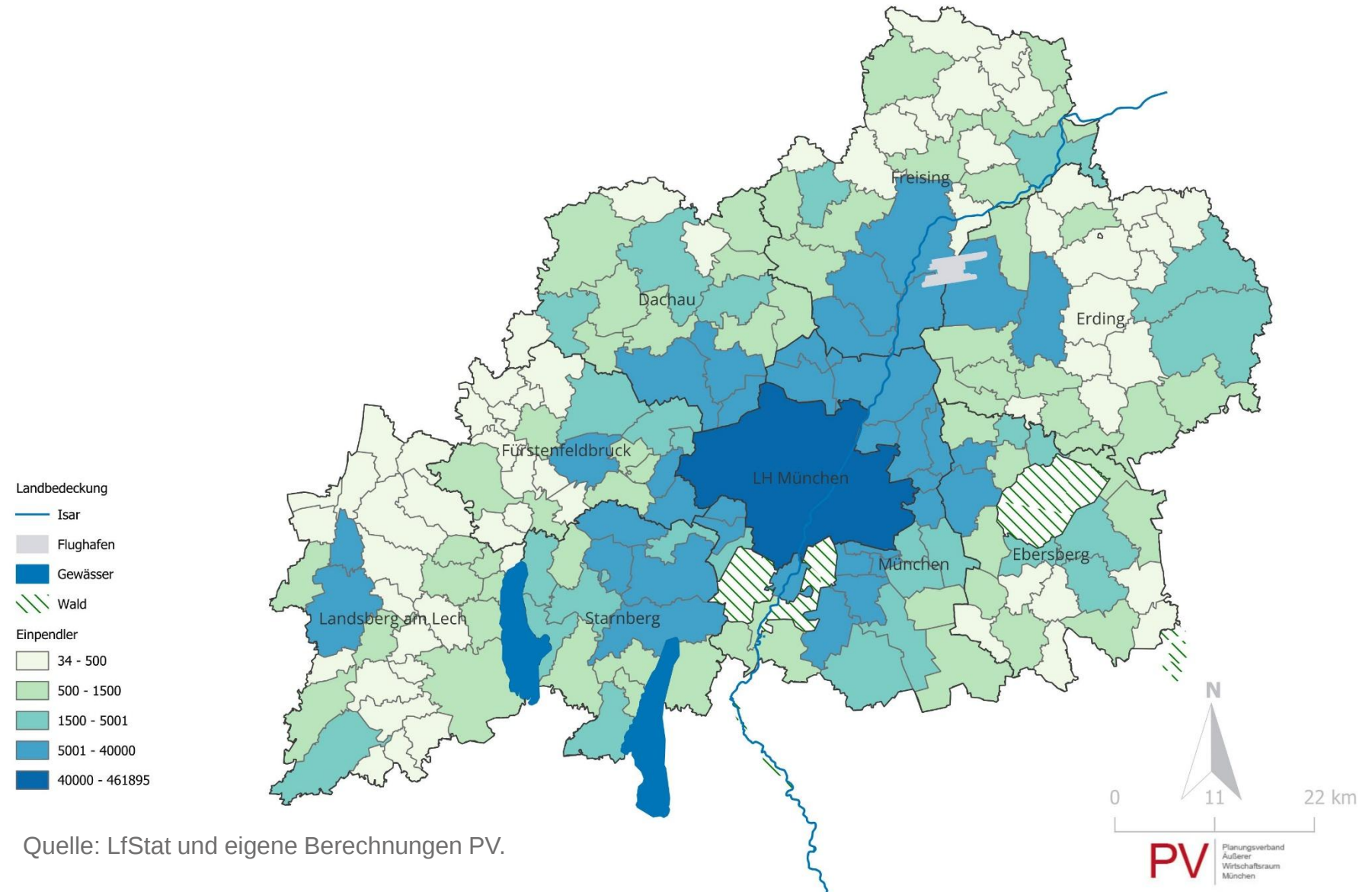
Ranking Dynamik Gewerbefläche in der Region München 1996-2024

9. Eitting	13. Langenpreising	17. Kirchberg
+ 1.869 %	+ 1.606 %	+ 1.400 %
+ 81 ha	+ 14 ha	+ 8 ha



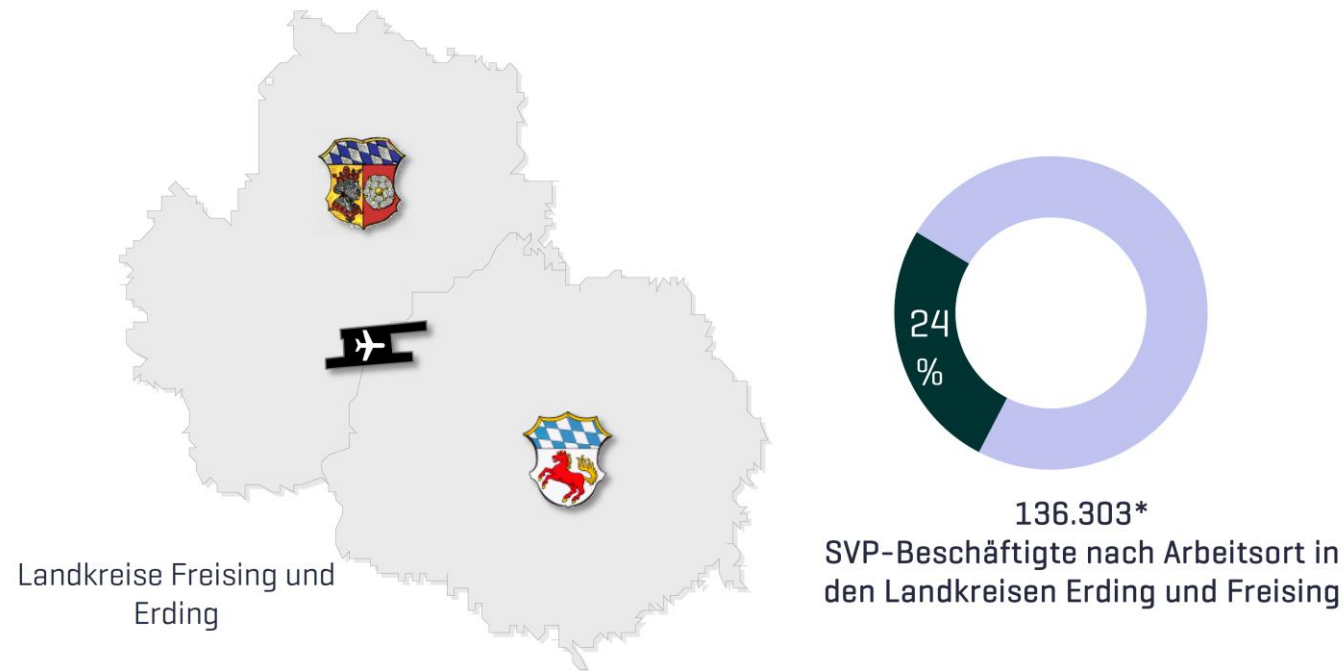
Entwicklung der Flughafenregion

Einpender 2024 absolut



Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Rund ein Viertel sämtlicher sozialversicherungspflichtiger Jobs in den beiden Landkreisen Erding und Freising befinden sich auf dem Flughafen-Campus.



*Quelle: Agentur für Arbeit [SVP-Beschäftigte nach Arbeitsort; 2023]

Unternehmensstandort mit Ausstrahlung weit über den Flughafen-Campus hinaus

Der Flughafen München ist ein bedeutender nationaler Wirtschaftsfaktor, der Beschäftigung und Wohlstand in die Region bringt. Rund jeder 100. Euro, der in Bayern erwirtschaftet wird, steht in einem direkten Zusammenhang mit dem Flughafen München.

Flughafenregion



Der Gesamteffekt der BWS für die Flughafenregion beträgt

6,0 Mrd. Euro

beziehungsweise

50.110 Beschäftigte

Bayern



Für den Freistaat beläuft sich der Wertschöpfungseffekt auf insgesamt

7,3 Mrd. Euro

beziehungsweise

64.991 Beschäftigte

Deutschland



Für ganz Deutschland summierte sich der direkte, indirekte und induzierte Wertschöpfungseffekt des Airports auf

10,8 Mrd. Euro

beziehungsweise

105.143 Beschäftigte

- Der Flughafen München ist die bedeutendste „Punktinfrastruktur“ Bayerns mit stark positiven Auswirkungen auf die Wirtschaftskraft und Beschäftigung seines Umlandes, der Metropolregion München, Bayerns und Deutschlands
- Insgesamt ist die Region München in den letzten drei Jahrzehnten stark gewachsen, insbesondere in der Flughafenregion
- Innerhalb des Wirtschaftsraumes München haben die „Flughafen-Landkreise“ Erding und Freising seit Inbetriebnahme des Flughafens eine sehr dynamische und überdurchschnittlich starke Entwicklung verzeichnen können:
 - + 41 % Bevölkerung
 - + 76 % Erwerbstätige
 - knappe Verfünfachung des Bruttoinlandsprodukts
- Der Flughafen wirkt inzwischen wie ein zweiter „Arbeitsplatzpol“ der Region neben der Innenstadt von München
- Die Entwicklung des Flughafens und im Umfeld des Flughafens hat große Auswirkungen auf den Verkehr und die davon ausgehenden Belastungen insbesondere in der Flughafenregion. Mit der Zunahme von Arbeitsplätzen, der Bevölkerung und der Passagierzahlen steigt auch das Verkehrsaufkommen.
- Während im Bereich Straße inzwischen eine grundsätzlich gut ausgebaute Infrastruktur geschaffen werden konnte, ist die Anbindung über die Schiene weiterhin stark verbesserungsbedürftig. Daher hat der Freistaat Bayern 2022 ein 4-Stufen-Konzept vorgelegt, das auch eine Fernbahnanbindung des Flughafens beinhaltet.

Die Schienenanbindung des Flughafens München

Flughafen	Passagiere 2024 in mio.	Schienenanschluss			Anbindequalität in km je Minute ¹	Fahrtdauer in h:mm ²		
		SPNV	Regio	Fern		Ab München Hbf zum Flughafen	Ab <i>Stadtname</i> Hbf nach MUC	Zeitdifferenz Ab München Hbf
MUC	41,55				0,69	0:42	0:42	0:00
FRA	61,50				0,82	3:18	4:11	0:53
BER	25,46				0,93	4:15	4:52	0:37
VIE	31,7				1,11	4:39	4:47	0:08
ZRH	31,2				0,91	3:24	4:36	1:12
DUS	20,03				1,33	4:58	5:31	0:33
STR ³	9,14				0,37	2:25	2:52	0:27
CGN	10,0				1,11	4:28	5:14	0:46
NRN	4,02				0,46	1:25	2:00	0:35

Quellen: ADV, www.wikipedia.de, www.bahn.de, eigene Berechnungen PV [Abfragen am 20.01.2026]

¹ = Entfernung Luftlinie vom jeweiligen Hbf zum Flughafen dividiert durch die kürzeste Fahrtdauer mit einer Bahn, gemessen auf www.bahn.de anhand Anfragen für den 21.01.2026; je größer die Zahl, desto zügiger ist die Anbindung, unabhängig von der Entfernung zwischen Hbf und Flughafen

² = Fahrtdauer in h:mm der schnellsten Zugverbindung vom genannten Hbf zum Flughafen, gemessen auf www.bahn.de anhand Anfragen für den 21.01.2026

³ = Im Rahmen des Projekts „Stuttgart 21“ erhält der Flughafen Stuttgart eine bessere Anbindung an das Bahnnetz, inkl. Fernverkehr, das wird die innerstädtischen, regionalen und nationalen Reisezeiten zum Teil erheblich verkürzen

Die Schienenanbindung des Flughafens München

- Trotz seiner Größe und Bedeutung als internationales Drehkreuz ist der Flughafen München nicht an das Fernbahnnetz angebunden.
- Mit der Verbindung über Freising und Landshut nach Regensburg (Üfex) existiert nun eine direkte Anbindung mit der Regionalbahn, allerdings nur in Richtung Nordosten.
- Die Anbindequalität der Innenstadt (Hbf) zum Flughafen München ist im Vergleich zu jener vieler anderer Flughäfen nur im unteren Mittelfeld, nach Nürnberg und Stuttgart. Der Flughafen Stuttgart wird in den kommenden Jahren mit der Inbetriebnahme des neuen Netzes (Stuttgart 21, Flughafenbahnhof) schneller als aktuell erreicht werden können.
- Vom Münchner Hbf aus können alle betrachteten Vergleichsflughäfen schneller erreicht werden als von den Hauptbahnhöfen der Vergleichsstädte aus der Münchner Flughafen. FRA und ZRH können von München Hbf ohne umsteigen angefahren werden.
- Eine gute Erreichbarkeit des Flughafens München mit der Bahn ist nicht nur für die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens sondern auch für das Verkehrsaufkommen beim motorisierten Individualverkehr (Fluggäste, Beschäftigte) in der Flughafenregion und darüber hinaus und den Flächenbedarf für Kfz-Stellplätze in der Flughafenregion bedeutsam. Jede Verbesserung der Schienenanbindungen entlastet die Flughafenregion.

Ihre Kontakte

PV | Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Marc Wißmann

Arnulfstraße 60 | 80335 München

+49 89 539 802-35

m.wissmann@pv-muenchen.de

www.pv-muenchen.de

